381.1
C338p

CHAMBRE DE COMMERCE DE CETTE

*SÉANCE DU 29 NOVEMBRE 1919*

# COMPTE-RENDU

## des Travaux de la Chambre pendant les années 1914-1919

*M. PRATS, Président, fait l'exposé suivant :*

MESSIEURS ET CHERS COLLÈGUES.

Nous voici arrivés au terme de notre mandat.

Ce mandat s'est prolongé bien au-delà de sa durée normale par suite des évènements tragiques que nous venons de traverser.

Cinq années viennent de s'écouler, avec tant de lenteur, si l'on songe aux souffrances qui les ont marquées d'un souvenir terrible, avec tant de rapidité si l'on cherche à se représenter cette succession ininterrompue d'évènements retentissants, depuis le sinistre coup de clairon du 4 Août 1914 jusqu'aux frémissements de joie du 11 Novembre de l'année dernière.

L'année qui s'est écoulée depuis a été, elle aussi, fertile en tragédies, dont l'Europe a été le théâtre, et en évènements dont dépend l'avenir de notre pays.

Les élections législatives viennent de clore cette page de l'Histoire de France : celles qui vont suivre proclameront avec autant de fermeté et d'évidence une volonté de reconstituer le patrimoine matériel et moral de la Patrie, et de tirer, dans la Paix juste, tous les profits de notre Victoire.

L'œuvre de lutte est terminée, l'œuvre de travail commence !

48923

Que chacun, dans son domaine, petit ou grand, fasse son bilan, liquide son passé de cinq ans, et reprenne son labeur dans la nouvelle vie qui sollicite ses efforts.

Notre Chambre de Commerce va, d'ici quelques jours, être revivifiée par de nouvelles élections qui se trouveront être des élections générales par suite de la simultanéité du renouvellement des trois séries sortantes.

C'est donc le moment de procéder à une revue de nos travaux pendant les années terribles : nous nous devons à nous mêmes de revoir ensemble ce qne nous avons fait ensemble et de rechercher dans l'examen de nos actes la satisfaction de notre devoir accompli ; mais nous devons surtout ce compte-rendu à ceux qui partis sur la Frontière nous avaient laissé la garde de leurs intérêts.

***

Les circonstances économiques dans lesquelles nous avons eu à veiller sur les destinées de notre Pays et de son hinterland immédiat ne furent plus les mêmes qu'autrefois à partir du 4 Août 1914.

Elles ont été complètement bouleversées : rien du passé, ou presque, ne subsistait : rupture de toutes les relations commerciales avec une énorme partie de l'Europe ; suspension de beaucoup d'obligations commerçiales ou civiles ; suppression d'une partie de la liberté des transactions, même à l'intérieur ; raréfaction subite de la main-d'œuvre ; disparition lente mais continue de la monnaie métallique ; restriction dans les transports, puis dans l'emploi, de tous les services publics ; pénurie grandissante de matières premières, le tout se traduisant par l'augmentation des prix et la hausse du change. Et l'état de guerre, constitué par cet ensemble de privations et de souffrances, n'a fait que s'aggraver de jour en jour, d'ailleurs avec une véritable accélération dans la marche du mal.

Aujourd'hui sans qu'il soit possible de prédire le moment où cette chute terrifiante sera enrayée, nous nous trouvons au niveau le plus bas atteint depuis le commencement de la grande crise.

C'est que de toutes les causes des calamités que nous venons d'énumérer, une seule, depuis la paix, a cessé de s'aggraver, à savoir : la pénurie de la main-d'œuvre ; mais, par contre, la conséquence la plus douce et la plus poignante à la fois de notre Victoire, la libération des pays souillés par l'invasion, nous impose d'impérieux devoirs ; et leur poids est venu s'ajouter au fardeau dont les nécessités de la lutte avaient chargé nos épaules !

Dans de telles conjonctures, la nature et le caractère de nos préoccupations ne pouvaient plus être les mêmes qu'autrefois. Aussi le compte-rendu de nos travaux sera-t-il tout entier rempli de nos œuvres de Guerre. Quant aux quelques questions antérieures, dont l'intérêt n'a pas sombré dans la tourmente, et que nous retrouvons encore aujourd'hui sur la liste de nos travaux, elles se présentent sous un aspect plus ou moins modifié; comme elle a meurtri les chairs et mutilé les membres, la guerre a imposé aux choses, mêmes immatérielles, sa marque indélébile et sinistre !

Notre Revue ne saurait donc, sur la plupart des points, être la suite logique, le tableau de développement de notre compte-rendu de Décembre 1912, le dernier qui ait été fait ici.

Nous avons en effet à vous entretenir d'une vie économique nouvelle, anormale, qui paraitra étrange à ceux qui ne l'auront pas vécue, et dont les péripéties terribles, impitoyables, une fois fixées dans l'Histoire, prendront un aspect plus terrible encore.

Comme tout le monde, tous les chefs et tous les soldats, tous les souverains, tous les gouvernements et tous les peuples, nous avons cru à une guerre courte. Lors de la mobilisation, quatre de nos membres partent aux armées : Messieurs ESTÈVE, Antoine CHEVALIER, Jean CHEVALLIER et CASTAN. ainsi que nos deux Secrétaires ENCONTRE et LAFFITTE. Dans le désarroi où nous nous trouvions votre Bureau ne pouvait que parer au plus pressé, prendre des mesures d'un caractère provisoire ou s'y associer : assurer par exemple de concert avec la municipalité, le ravitaillement en farine de la Ville, tout au plus pour un mois, se préoccuper si les Usines à Gaz avaient du charbon pour une soixantaine de jours, Et avec tous les Pouvoirs Publics nous considérions ces assurances comme largement suffisantes !

En Août, et surtout en Septembre, après la Marne, nous ne pensions guère que l'état de siège puisse durer ; nous nous employons alors avec un touchant empressement, dont nous ne pouvons hélas ! que sourire aujourd'hui, à « faciliter la reprise des affaires ! ». Nous demandons la suppression du **moratorium**, nous interventions auprès des administrations de la Guerre et de la Marine au sujet de la reprise du **trafic avec l'Algérie**, auprés des Commissions de Réseaux pour obtenir la levée de difficultés mises au transport des vins de liqueur, des fûts vides, des wagons-réservoirs !

Nous notons à ce moment avec une évidente satisfaction que nos **grues flottantes**, dont un décret du 11 Août venait de nous autoriser à nous défaire, commençaient justement à être utilisées. Et vous savez qu'elles n'ont plus cessé de l'être depuis.

Nous décidons de prélever sur notre réserve une somme destinée aux **Œuvres de Guerre**, avec la pensée que ce serait certainement le seul prélèvement de ce genre que nous aurions à faire. Or, depuis nous avons été malheureusement obligés de renouveller trop souvent de tels prélèvements !

L'année 1914 s'achève sans que nous ayons le sentiment d'une longue durée de guerre : la bataille de la Marne avait décidé de l'issue de la lutte, celles d'Ypres et de l'Yser avaient confirmé pour tous la certitude d'une solution heureuse de la Guerre ; on compte désormais sur la poussée définitive au printemps, et, en attendent, on prépare avec confiance le retour au régime normal de la vie.

La question de la **responsabilité des Cies de Chemins de Fer** occupe une de nos séances toute entière, et nous concluons fortement au retour au droit commun et à l'abrogation des suspensions de responsabilité édictées par décret.

La crise de la monnaie commence à se faire sentir, mais nous écartoas l'idée de créer des **coupures** de papier, et à peine consentons-nous à distribuer dans le public un **stock de monnaie de billon** dont la Cie du Métropolitain de Paris nous fait l'offre.

La sérénité de nos délibérations nous permet de reprendre la question du **Chenal** et de satisfaire aux demandes formulées

par le Ministre des Travaux Publics, dans sa décision du 2 Juin 1914, au sujet de la prise en charge par la Chambre de Commerce, des dépenses d'entretien du dit chenal. Nous procédons le 30 Décembre à l'adoption des modifications demandées par le corps des **Pilotes** à certains articles de leur Règlement, En Janvier 1915 nous renouvelons notre avis favorable à la **Construction de l'Abattoir Municipal** sur les terrains de la Marine.

Nous continuons à considérer les circonstances comme simplement « anormales » ; l'état économique n'est pas encore tellement ébranlé qu'on ne puisse envisager un «retour » à la vie d'avant la mobilisation.

Nous étudions, pour la rejeter d'ailleurs, la proposition de Monsieur le Député Stern de créer une **caisse de prêts** ayant pour but de faire des avances sur titres et sur marchandises sous forme de billets qui serviraient au paiement des obligations commerciales.

La question de la **suppression du tarif 206** (transports des vins d'Algérie à Paris) occupe plusieurs de nos séances en Février et en Mars 1915 : nous protestons contre cette suppression, mais nous nous associons au vœu émis par les Chambres de Commerce d'Algérie tendant à établir un nouveau tarif pour le transport terrestre et à laisser agir la concurrence pour le transport maritime.

Dans la même séance, Février 1915, nous demandons la suspension du **Monopole de Pavillon** entre la France et l'Algérie en raison ds la situation exceptionnelle amenée par la pénurie, à nos yeux simplement momentanée, des bateaux.

Cependant la poussée offensive du printemps n'a pas eu les effets qu'on avait espérés. Le ton de nos délibérations s'en ressent et la pensée se plie à l'idée d'une Guerre plus longue qu'on ne l'avait cru.

On s'installe dans la Guerre ; et nos préoccupations cessent de se référer aux conditions économiques d'autrefois ; nous commençons à disposer pour la durée de la guerre, nous agissons déjà en considérant, consciemment ou non, comme normales les conjonctures dans lesquelles la Guerre nous oblige à vivre, qui sait pour combien de temps !

En Avril 1915 nous avons à nous occuper du **Transit des céréales pour la Suisse**. Plusieurs séances sont employées à l'examen de cette question : nous en discutons avec les envoyés du Gouvernement Helvétique, et avec une mission militaire française, et nous mettons en rapport les intéressés avec les entreprises de manutentions du port

Nous devons noter que notre Port n'étant pas outillé pour le transit des céréales nos amis suisses ne trouvèrent pas ici toutes les facilités nécessaires à leurs opérations. La dure pression des circonstances leur imposait néammoins de se servir de notre port : nous leur offrîmes de prendre à notre charge le soin de procéder aux installations désirables (élevateurs, ensacheurs, silos, etc) sous condition, comme il est d'usage en matière d'outillage public, d'une redevance destinée à amortir les dépenses engagées.

Il est probable que le Gouvernement Suisse ne croyait pas encore à une bien longue durée de la guerre, ce qui sans doute l'empêcha de répondre à nos propositions.

A la même époque une **mission parlementaire**, ayant à sa tête Monsieur Rabier, député, Président de la Commission des Travaux Publics, passe à Cette et s'arrête deux jours pour étudier sur place les projets d'extension qui devront figurer dans un vaste programme de Travaux publics en préparation. Notre Chambre ne manque pas à cette occasion d'exposer et de justifier ses projets d'extension dans l'Etang, sans négliger les améliorations de détail d'un caractère plus urgent nécessaires immédiatement.

Quelque pénible qu'il soit de le dire ici, il nous faut cependant avouer que nous n'avons ressenti aucun heureux effet de ces visites. Nos projets n'en n'ont pas plus rapidement évolué vers leur solution ; c'est à peine si quelques ouvrages nécessités par l'état de guerre sont décidés et éxécutés : établissement de voies ferrées **sur les Quais d'Orient et Paul-Riquet**, et d'un **parc à charbon** sur la plage, devenu depuis parc des ballons captifs.

L'emploi de la **main-d'œuvre des prisonniers de guerre** retient un moment notre attention ; nous ébauchons à ce sujet un projet qui n'a pas l'agrément de l'autorité militaire. En cette matière des règles générales sont édictées et l'action des Chambres

de Commerces, qui aurait pu s'exercer avec profit, est écartée complètement.

Elle est écartée d'ailleurs de beaucoup de domaines où elle eût rendu d'appréciables services. Les Chambre de Commerce auraient fourni notamment des cadres et des services tout organisés en matière de ravitaillement. Ce n'est qu'après plus de trois ans de guerre, en Juillet 1917 seulement, qu'on songera à elles pour la répartition des charbons !

En Juin 1915, l'entrée en Guerre de l'Italie vient fortifier nos espérances : une détente semble se produire dans les esprits.

Nous saluons ce grand évènement par une **Adresse** aux Chambres de Commerce Italiennes qui nous répondent par des vœux enthousiastes. C'est dans une sorte de calme moral que nous suivons l'enquête d'utilité publique qui doit consacrer le principe du creusement du **Chenal dans l'Étang** et l'achèvement du programme de travaux de 1903.

A ce moment aussi nous étudions la question des **Zônes franches**, et nous appuyons de notre mieux les propositions présentées par la Chambre de Commerce de Marseille : cette institution nous avait toujours paru le meilleur correctif du régime protectionniste ; il devenait à ce moment l'un des moyens à mettre en œuvre si nous voulions supplanter, sur les marchés extérieurs abandonnés par eux, nos ennemis allemands et autrichiens. Depuis, les partisans de ce système se sont rendu compte que les réticences dont le Parlement entourait son adhésion à de simples améliorations au **Régime des Entrepôts**, ne pouvait laisser le moindre espoir de lui voir accepter un régime de Zônes franches ou de Ports francs.

C'est à cette époque que le système d'état de siège est transformé, quant au port, par l'établissement d'une **Commission Militaire du Port** : votre Président en est nommé membre: et cette participation de notre Compagnie aux travaux de cette commission a les plus heureux effets sur la bonne exploitation du Port. Je rappellerai ici les noms des fontionnaires de valeur qui ont été successivement placés à la tête de cette Commission : Messieurs les Commandants de Vaisseau Lauwick, de Slane, Roussel, Cuxac.

C'est également au milieu de l'année 1915 que les Autorités

Militaires prennent les premières mesures restrictives au sujet de la **consommation de l'alcool**, des apéritifs, des vins de liqueur dans la Zône des Armées. Nous élevons contre cette mesure des protestations bien légitimes et nous obtenons quelques atténuations dans leur application.

La pénurie croissante de la petite monnaie d'argent nous oblige enfin, à notre corps défendant, à recourir à l'émission de **petites coupures**. Nous aurions préféré voir l'Etat ou la Banque de France procéder à cette émission ; nous étions d'avis, en tout cas, de faire une émission commune avec les Chambre de Béziers et de Montpellier afin que les billets ainsi émis aient cours dans tout le département. L'entente ne put se faire sur le principe, et chaque Chambre fit son émission. Néanmoins nous obtînmes que les trois coupures seraient au même titre reçues par les caisses publiques de tout le département : leur circulatiou dans cette limite fut donc assurée. Mais nous constatons aujourd'hui combien avec la durée de la Guerre, les inconvénients de cette circulation restreinte sont nombreux et graves.

La grosse question des **Services Maritimes Franco-Algériens** fut remise en discussion, en Juillet 1915, par le Sous-Secrétariat de la Marine Marchande, qui nomma une commission d'Etudes : notre Chambre fut appelée à en faire partie en la personne de votre Président et de votre Vice-Président.

Disons tout de suite que cette question est aujourd'hui encore sans solution. La Commission s'est réunie à plusieurs reprises en 1915 et en 1916 ; elle a été saisie de plusieurs projets, notamment celui de Monsieur Broussais, Conseiller Général d'Alger, tendant à donner le monopole des transports postaux à la Cie des Chemins de Fer du Midi.

Nous décidâmes, à la suite d'un rapport très documenté de M. Giocanti, de réclamer la liberté complète et la suppression de toute subvention,

Une seule réunion de la Commission eut lieu après notre décision, le 10 Novembre 1916 : aucune solution ne fut arrêtée : Nous n'eûmes donc pas l'occasion de défendre notre point de vue.

Les ravages de la Guerre sous-marine ne furent pas sans impressionner les Pouvoirs Publics : ils modifiaient si complètement

les conditions de la navigation et les taux des frêts, que la question des services franco-algériens disparut devant l'importance et la gravité d'un problème devenu mondial. Vous savez que ce problème capital est bien loin d'être résolu à l'heure actuelle. Aussi l'on ne peut prévoir si nous aurons jamais plus à nous occuper de la question des relations de notre port avec l'Algérie sous le même aspect que celui sous lequel elle se présentait autrefois.

Un an s'était écoulé depuis la mobilisation, et les travaux de réfection de nos ponts étaient depuis lors interrompus. Le **Pont de la Méditerranée** était démoli, les piles du nouveau pont reconstruites, mais le tablier métallique commandé aux Forges d'Hautmont n'avait pu être posé, les Forges se trouvant en pays envahi. Il fallait prendre une détermination ; car nous ne doutions plus alors qu'il fallait vivre dans la Guerre : son issue apparaissait de plus en plus lointaine et la sagesse commandait de ne pas reporter à cette époque les démarches et les pourparlers nécessaires pour une nouvelle adjudication des travaux restant à faire. Dans sa séance du 29 Août 1915 nous décidâmes d'intervenir, et d'amener l'Administration des Ponts et Chaussées à passer un marché avec un autre fournisseur pour la construction de la partie métallique du Pont. L'Etat nous a accordé satisfaction, mais en nous faisant prendre en charge les augmentations de dépense et en exigeant, non seulement le versement intégral de notre part, mais aussi l'avance de sa propre part.

Vous savez que les ressources de notre Trésorerie, grâce au développement énorme de notre trafic, et, partant, du rendement de nos taxes, nous a permis de faire face à cette opération financière de près d'un million, sans que nous ayons eu besoin de recourir à un emprunt.

Vous savez également quelles difficultés a rencontrées l'exécution du Pont ; difficultés pour trouver un fournisseur présentant des garanties suffisantes, difficultés pour ce dernier de réunir les matières premières et la main-d'œuvre, et en dernier lieu difficultés pour le transport des pièces. Nous devons nous féliciter hautement d'avoir dès le mois d'Août 1915 entrepris de vaincre tous ces obstacles, car il a fallu quatre ans bien comptés

aboutir. Que serait-ce si nous avions attendu la fin de la guerre pour commencer ?

A cette même époque nous ressentîmes les premiéres atteintes des restrictions économiques : un décret du 20 Août 1915 prohibe la **sortie des vins** ; un arrêté du Ministre de l'Armement décide en Septembre la **réquisition totale des alcools** ; un projet de loi du même mois propose des restrictions importantes à la vente et à la consommation des boissons alcooliques ; et ces mesures qui paralysent les affaires de notre place, se compliquent de la **pénurie croissante des wagons**, pénurie qui a constitué la première manifestation de la **crise des transports**, laquelle n'a fait que s'accentuer pour en arriver au degré attristant où nous la voyons aujourd'hui.

Notre Chambre ne pouvait laisser passer toutes ces mesures sans présenter des observations que l'intérêt du commerce cettois justifiaient amplement.

Si nous n'avons pu éviter la réquisition de l'alcool nous avons obtenu des atténuations dans l'application de cet arrêté et nous avons contribué à faire écarter les projets draconiens de prohibition.

Quant à la pénurie de wagons, nous en sommes encore à cette époque aux simples plaintes adressées aux Ministres compétents, plaintes qui naturellement restent vaines.

Le mois de Novembre 1915 est marqué par le premier **Emprunt de Guerre**. Un Comité est créé pour susciter les **versements d'or** et les souscriptions à l'emprunt : notre Chambre prend la direction morale de ce Comité et participe grandement au succès de l'opération.

Quoique assombrie, en ses derniers mois, par la tragique déroute de la Serbie, l'année 1915 s'achève en France dans le calme relatif qui suivait la fin de notre attaque de Champagne, restée sans résultat et sur le succès de notre Emprunt. Nous délibérons en ce moment, au sujet du **Chenal**, mettant la dernière main à la combinaison financière qui devait enfin avoir l'agrément de l'Etat. Nous présentons à la Commission des Douanes de la Chambre des Députés un long, mais bien inutile rapport, destiné à réfuter les arguments rassemblés par M. le

Député Barthe, rapporteur auprés de cette Commission, contre le projet de loi sur le **Régime des Entrepôts de Douane**.

Nos efforts ne réussirent pas à sauver les principales dispositions de ce projet ; le siège était fait ; le protectionnisme aveugle ne pouvait que l'emporter une fois de plus.

***

L'année 1916 peut-être appelée l'année de **Verdun**. Nous avons tous présents à la mémoire la rage de l'attaque ennemie, l'effort surhumain de la résistance. Or c'est à cette époque que surgissent les projets financiers que les nécessités de la Défense Nationale rendent inévitables : ils consistent dans la perception de nouvelles taxes, mais surtout dans la mise en application de l'**Impôt** sur le **Revenu** et de l'Impôt sur les **Bénéfices de Guerre**. Des projets d'**Alliance Economique entre Alliés** commencent aussi à s'ébaucher.

L'assemblée des Présidents, qui a lieu en Janvier, s'occupe principalement de ces questions, et notre Chambre s'associe à ses délibérations tendant à éviter **l'Inquisition Fiscale**.

Préoccupés à bon droit de la pénurie de moyens de manutention dans notre port, nous essayons d'acquérir des **grues flottantes** pour les adjoindre aux quatre existantes. Mais nos efforts se heurtent à d'invincibles difficultés : nous ne réussissons pas à mettre la main sur des engins pratiques à un prix abordable.

La **crise des transports** s'accentue. Nous intervenons pour faire réglementer équitablement les réquisitions de **wagons-réservoirs**, et nous signalons les conséquences, pour l'ensemble du Pays, des retards énormes que subissent les transports des **engrais chimiques**.

Les **horaires** des chemins de fer, qui étaient restés jusque là assez pratiques, deviennent incommodes par suite de la diminution du nombre des trains : malgré nos démarches, et l'action de l'Office des Transports, nous ne pouvons qu'enregistrer les déclarations peu rassurantes des Commissions de réseaux.

Le moment critique de la Bataille pour Verdun venait de passer, mais l'ennemi n'avait pas encore abandonné ses attaques : c'est pendant ce temps que nous reprenons l'examen de la question du **Chenal**. Au commencement d'Avril nous obtenons après de longues entrevues à Paris avec le rapporteur au Conseil d'Etat, les Directeurs des Ministères des Travaux Publics et du Commerce, ainsi que les Administrateurs des Sociétés intéressées, une approbation définitive qui devait aboutir, le 2 Mai, au décret de déclaration d'utilité publique.

On peut dire que c'est au milieu de la période la plus angoissante de la guerre, si féconde pourtant en épisodes tragiques, que nous avons obtenu la consécration définitive de notre politique de l'Etang de Thau. Nos arrière-neveux dateront cette époque inoubliable **la seconde fondation** du port de Cette.

Nous ne manquâmes pas d'ailleurs de marquer dans nos délibérations l'importance de cet évènement qui empruntait aux circonstances un caractère de mâle confiance dans la Victoire et dans les destinées de la grande et de la petite patries.

Nous saluons en effet « l'essor, qu'après le répit solennel de la Guerre, le port de Cette reprendrait immanquablement dans la paix victorieuse ! »

Nous assistons, en Avril aussi. à la première réunion des Chambres de Commerce maritimes où la question de l'application de la Loi de Janvier 1912 sur l'**autonomie** fut discutée, et où la conclusion fut plutôt défavorable à cette application.

Les **difficultés grandissantes des transports** reprennent ensuite le premier plan de nos préoccupations : l'engorgement des ports surtout se fait vivement sentir. Des efforts visibles sont tentés par le Ministère des Travaux Publics pour atténuer l'état de choses dont toutes les Chambres de Commerce se plaignent. Mais les évènement dépassent les hommes.

La crise peut ralentir son évolution ; elle ne peut se résoudre.

Et nous savons malheureusement qu'elle n'a cessé de s'aggraver et qu'elle dure plus intense encore !

On se préoccupe en Mai 1916 de mettre à profit les canaux et les rivières : l'Office des Transports du Sud-Ouest tient plusieurs réunions à cet effet et nous lui apportons notre concours,

notamment en vue d'empêcher la **taxation des frêts de la batellerie** par l'Administration ; mais en cette matière notre action, comme celle de toutes les autres Chambres de Commerce, est restée imcomprise.

**Dès cette époque, l'Etat s'engage dans la voie de l'intervention.**

Il commence à multiplier les taxations de toutes choses à la vente, chez le marchand, sans régler, comme il l'avait fait pour le blé, la part du producteur.

Notre délégué, M. Giocanti, au **Comité départemental de taxation** essaie, mais en vain, de faire prévaloir notre point de vue.

La liberté a été sacrifiée à partir de ce moment sans que l'utilité publique, qui seule aurait pu justifier un tel sacrifice, ait été mieux servie, bien au contraire !

***

Pendant que nos armeés, de concert avec les Anglais, répondaient à l'attaque de Verdun par la première bataille de la Somme ; que les Italiens, après avoir subi les assauts des Autrichiens dans les Alpes, prenaient l'offensive et entraient à Goritza ; que sur l'autre front les Russes, en prenant Lousk et Czernowitz, nous faisaient entrevoir une fin heureuse des hostilités ; et que l'entrée en lice de la Roumanie, en août, paraissait devoir déterminer cette fin à bref délai ; pendant cet été de 1916, qui devait être suivi d'une nouvelle période de dépression, notre Chambre délibérait sur plusieurs questions d'ordre général. Elle étudiait le renouvellement du **Privilège de la Banque de France** et concluait à ce sujet en faveur de ce renouvellement pour trente ans, sans charges nouvelles. La **Foire de Lyon** attirait notre attention, et nous demandions que l'Etat ne créât pas de concurrences à cette initiative déjà féconde. Nous adoptions et communiquions au Comité Républicain du Commerce de l'Industrie et de l'Agriculture un long rapport sur la création de **Banques d'Exportation** dont certaines suggestions ont passé dans les projets de loi discutés au Parlement.

Certaines questions locales sont en même temps abordées et résolues : organisation des services d'incendie; révision du tarif des grues flottantes, et du tarif du lestage ; construction d'un pont de débarquement pour les chevaux ; demandes de concessions dans l'étang : crise de l'armement de nos bâteaux de pêche, que nous proposons de résoudre par l'admission de l'embarquement de matelots étrangers ; aménagement des terrains de la Pointe-Longue pour le dépôt des marchandises dont le port est encombré.

La répercussion de l'état de guerre sur l'état économique se traduisit à partir de cette période par des restrictions grandissantes imposées au Commerce extérieur, et par la crise des transports terrestres et maritimes.

En mai 1916 nous protestons contre la **prohibition de sortie des céréales** d'Algérie. En juin nous revenons sur le **régime des alcools** que deux décrets du 11 mai et du 24 juin, venaient de modifier coup sur coup, et nous nous élevions contre l'exclusion des fabricants de vins de liqueurs et de vinaigres du bénéfice de l'importation des alcools étrangers. Cette intervention fut d'ailleurs couronnée de succès. Dans la même séance nous réclamons, mais en vain, contre la **prohibition de sortie des superphosphates**.

Ces restrictions devaient aboutir. en Février-Mars 1917, à la prohibition complète des importations et des exportations, se traduisant pour nous par la suppression de notre trafic avec l'Espagne.

Mais pendant la période qui précéda immédiatement cette phase critique, nous fûmes totalement absorbés par la **crise des transports**.

En Mai et en Juin des réunions de l'office des transports du Sud-Ouest ont lieu à Béziers et à Toulouse ; on y préconise l'emploi plus méthodique et plus intensif de la voie fluviale ; mais cette solution ne saurait nous suffire. Nous demandons qu'on prenne des mesures spéciales pour dégager le port qui s'encombre de marchandises.

La Commission militaire du port intervient pour faire octroyer aux gares de Cette les wagons nécessaires. Nous insistons à notre tour, par des démarches auprés du 4° bureau de l'état-major chargé des chemins de fer depuis la mobilisation. Mais le manque de matériel et les besoins croissants de la défense nationale empêchent de réaliser ces mesures, du moins assez complètement pour que nous en éprouvions des effets sensibles. La démobilisation d'un certain

nombre de barquiers permet d'intensifier l'utilisation des canaux : mais ce n'est qu'un maigre palliatif. D'ailleurs, pour notre port, les dégagements par le Canal du Midi sont de moindre importance que par le Canal du Rhône, et l'utilisation de ce dernier n'aboutit qu'à déplacer l'engorgement et le reporter à Beaucaire.

En Octobre, le mal, après être resté quelques semaines sationnaire redouble et s'aggrave ; nos gares sont fermées complètement à toute expédition de vin autre qu'en wagons-réservoirs. Nous multiplions nos interventions ; nous réclamons l'aide de toutes les forces dont nous disposons ; nous nous adressons à tous les Députés et Sénateurs du département et de l'Algérie, aux directeurs des Compagnies.

Une interpellation a lieu à la Chambre des Députés vers la mi-Novembre ; la réponse du Ministre ne pouvait donner que des espérances fort légères ; il fallut bien nous résigner !

Une nouvelle Assemblée de l'Office des Transports du Sud-Est, à Lyon, eût lieu presque simultanément. Elle demanda la réunion de la direction des transports, tant fluviaux que terrestres dans la même main, et une unification des services. Cette mesure fut réalisée très peu de jours après, à la suite du remaniement du Ministère.

Un mois plus tard, nous nous préoccupions de la même question. A vrai dire, nous ne cessions pas de nous en préoccuper.

Le 20 Décembre, nouveau rapport au Ministère des Transports ; en Janvier 1917, intervention personnelle auprès de M. Claveille et de M. Herriot, Ministre du Ravitaillement, à l'effet d'obtenir l'application aux gares de Cette du contingent de wagons nécessaires : notre trafic maritime a doublé l'importance de Cette, et, par suite, le nombre de trains à lui affecter doit être mesuré aux chiffres de ce trafic doublé.

« La difficulté d'expédier par fer produit la difficulté de recevoir par mer » disons-nous, et la crise du chemin de fer crée la crise de la navigation. Et nous proposons que dans le plan d'organisation des transports maritimes et terrestres en préparation, on **spécialise Cette à l'importation des vins d'Algérie** ; proposition qui, est-il besoin de le dire, ne fut pas

prise en considération : conséquence fatale de l'incompréhension systématique des avis compétents qui ne sont pas ceux des organisateurs improvisés nés de la guerre.

***

La fin de 1916 vit un évènement singulier : le 12 Décembre l'Allemagne, qui se prétendait victorieuse, offrit d'entrer en négociations pour la paix.

Le refus des Alliés et l'exposé de leurs « buts de guerre » coupa court à cette manœuvre.

L'Allemagne n'ayant pas réussi à discuter la paix au lieu de se la voir dicter, mit son suprême espoir dans la guerre sous-marine à outrance. Le premier Février 1917 commença cette phase atroce, impitoyable, de la Grande Guerre, phase qui ne pouvait que compliquer les difficultés des transports terrestres des dangers nouveaux qui entravaient la navigation.

Après avoir, de nouveau, mais vainement, insisté en faveur de la **liberté du frêt** et de la libre initiative de la navigation sur canaux, nous reprenons nos démarches au sujet de la crise des chemins de fer. M. Claveille, qui n'était encore que Sous-Secrétaire d'Etat aux Transports, voulut bien venir en personne se rendre compte sur place de nos besoins et de nos gênes.

Il vint à Cette le 15 Février 1917, et une longue séance d'études eut lieu dans laquelle il voulut bien entendre leurs doléances de la bouche de tous les intéressés convoqués par nos soins.

Le **Blocus allemand** venait d'être proclamé par l'ennemi. l'Allemagne faisait à notre port la faveur d'une exception — dont notre partriotisme et notre honneur ne pouvaient qu'être offensés ! — en considération du transit pour la Suisse. Notre Chambre émit à ce sujet l'avis que la gêne occasionnée par la présence constante dans le port de bateaux affectés à ce trafic ne pouvait être augmentée sans porter le plus grave préjudice à nos intérêts tant locaux que généraux. Aucun changement ne fut d'ailleurs décidé aux dispositions en vigueur depuis 1915.

La **Crise des Transports** se manifesta à ce moment par une demande, devenue fatale, **de Relèvement des tarifs de Chemins de Fer** d'intérêt général.

Nous ne formulâmes à ce sujet qu'une protestation de principe contre le fait par les Pouvoirs Publics de n'avoir point consulté les Chambres de Commerce, mais nous reconnaissions implicitement que ce relèvement fixé à 15 °/₀ était légitime.

Nous acceptâmes d'ailleurs les propositions de relèvement analogues formulées par la Cie des Chemins de Fer de l'Hérault.

***

Le chapitre des restrictions à notre Commerce extérieur mérite d'aussi longs développements que celui de la crise des Transports. Nous retrouverons d'ailleurs ces deux questions au cours des années qui vont suivre ; elles dominent dorénavant tous les autres problèmes économiques car elles les contiennent et les conditionnent tous. Et il en sera ainsi non seulement jusqu'à aujourd'hui, mais vraisemblablement pendant quelques temps encore !

**La prohibition générale des importations** date du décret du 22 Mars 1917. C'est le moment du repli des Allemands amené par la poussée méthodique pratiquée dans cette interminable bataille de la Somme ; à ce même moment a lieu la prise de Bagdad ; la Révolution Russe éclate et le Gouvernement démocratique de Kérensky ne parait pas encore aussi faible que la suite des évènements le révéla.

Par contre la Roumanie est terrassée et la guerre sous-marine atteint son acuité maximum. Mais les Etats-Unis s'émeuvent, leur intervention devient imminente : c'est le 6 Avril 1917 qu'ils déclarent la guerre à l'Allemagne.

Cette intervention fut accueillie comme un évènement providentiel et à la fois tout naturel, tant il était dans la logique des choses. Cet évènement apportait avec lui la certitude de la Victoire mais il nous montrait que cette victoire n'était pas encore là, car l'Amérique est loin et l'Océan nous sépare !

L'intervention Américaine nous donnait l'appui de la force décisive, mais elle comportait des sujétions, exigeait, pour se montrer efficace, des sacrifices nouveaux.

On se trouve à ce moment à l'un des tournants de la guerre. Les mesures héroïques sont indispensables. L'appui américainne va pas sans des conditions financières et économiques toutes naturelles : on nous demande de préserver notre crédit. Le Gouvernement décrète la **prohibition de tous achats à l'étranger.**

Dès le 28 Mars nous examinons la situation faite à notre port et à notre commerce d'importation. (Vins et Bois merrains).

Le décret comporte, en principe, des dérogations : il faut que le vin ainsi que le bois destiné à la réparation des futailles soient compris dans ces dérogations.

Nous mettons en œuvre tous nos moyens. Nons faisons intervenir les parlementaires amis et les personnages influents de notre entourage. Le Syndicat national des vins est prévenu et apporte son appui.

Notre délibération, sobrement mais fortement motivée, est expédiée par télégramme aux Ministres du Commerce et du Ravitaillement. Un rapport de M. Jean Chevallier sur la nécessité de de l'importation des merrains est adressé quelques jours après aux mêmes Ministres.

Un décret du 1er Juin 1917 prohibant **l'exportation des futs vides** vient singulièrement compliquer la question. Cette mesure est prise en vue de la préservation du stock de futailles. Ce stock est en effet fortement atteint par des réquisitions désordonnées et par l'incurie que les administrations apportent à la conservation des futs réquisitionnés.

La prohibition de sortie des fûts atteignait tous les importateurs français de vins d'Espagne et favorisait les importateurs espagnols ou suisses propriétaires de fûts.

Nous exposons cette situation, dans plusieurs entrevues, au Directeur général des Douanes, mais nos efforts se heurtent à l'intransigeance du Ministre du Ravitaillement.

Aucune décision n'est encore intervenue en Juillet au sujet des dérogations sollicitées ; les vins continuent à entrer par

mesure provisoire, mais un arrêté du 9 Juillet vient subordonner tout-à-coup l'introduction à une autorisation préalable.

En fait il faut redouter la prohibition définitive.

M. le Ministre du Commerce consulte notre Chambre et demande à son Président de venir conférer avec lui sur les moyens de concilier les exigences du marché intérieur et la nécessité d'alimenter le Pays en vins, avec celle, non moins impérieuse, d'enrayer la hausse du change qui se fait déjà fortement sentir.

Notre point de vue est longuement développé dans une Note qui est envoyée au Ministre le 23 Juillet 1917.

Elle conclut par la demande de la fixation d'un contingent annuel qu'on pourrait évaluer à 4 millions d'hectos. Nous offrons, en même temps, de servir d'organe de distribution, ou de contrôle d'attributions, soit que l'Etat se constitue acheteur unique et revende le vin, soit qu'il distribue seulement des permis d'entrer.

Mais nous tenons essentiellement à rappeler ici que dans nos entrevues avec M. Clémentel, Ministre du Commerce, nous avons combattu de toutes nos forces son système de l'Etat « acheteur unique », fidèles en celà à notre conception de la liberté commerciale qui seule peut éviter les gaspillages et assurer les approvisionnements.

L'expérience des **consortiums** ne justifie que trop nos craintes, et malheureusement n'a pas cessé de les justifier, au grand dommage du commerce et du public !

Rien ne fut décidé au sujet de l'entrée des vins jusqu'aux premiers mois de 1918, L'année 1917 s'acheva sous un régime instable d'autorisations générales prorogées à quatre reprises différentes á la suite des sollicitations répétées de notre Chambre et de démarches personnelles auprès des administrations et des Ministres.

Le chapitre des restrictions ne saurait se borner à la question du vin, des futailles et des merrains.

Dès Avril nous sommes menacés de la **réquisition des sulfates de cuivre** ; d'autre part notre approvisionnement de **phosphates** devient manifestement insuffisant.

Nous intervenons, mais en vain, pour écarter la réquisition des sulfates ; et nous insistons presque en vain aussi, pour que

des bateaux soient affectés en nombre suffisant à l'apport des phosphates de Tunisie.

Nous secondons alors de notre mieux les efforts tentés par les commerçants en soufre et sulfate de la Région pour éviter d'être dépossédés.

Il n'a pas tenu aux efforts de notre Vice-Président, M. Giocanti, que ce résultat soit acquis : mais les intéressés se divisèrent sur les moyens à proposer aux Pouvoirs Publics, et les Préfets furent définitivement chargés de faire la répartition des produits réquisitionnés.

Et voilà comment ces hauts fonctionnaires furent subitement transformés en commerçants, les ministres ne doutant pas que l'expérience et les aptitudes professionnelles puissent s'acquérir par un simple arrêté.

La question du **Charbon** qui jusqu'à ce moment avait été liée surtout á la crise générale des Transports, devient de plus en plus angoissante. Les torpillages, les besoins croissants de la Marine de Guerre, la dépression de la production, rendent l'approvisionnement en charbon trés précaire. Ici encore l'intervention de l'Etat se déploie, mais cependant avec le souci de réduire au minimum les conséquences de la dépossession du commerce. Les charbons seront taxés à la mine et au port d'importation, les consommateurs seront servis par les Mines et les ports les plus voisins, et une péréquation sera imposée aux plus favorisés pour compenser les différences des prix de transport et de revient ; les Chambres de commerce seront chargées ee répartir chaque mois entre les consommateurs industriels le contingent attribué par un Bureau central fonctionnant auprès du Ministère de l'Armement. Au mois de Septembre nous organisons, dans ce but, un service dont M. Giocanti est chargé, et qui n'a plus cessé de fonctionner depuis.

Nous avions eu à nous préoccuper depuis quelques mois des restrictions apportées à la **consommation du Gaz**, en participant par un de nos délégués à la fixation des cas de dérogation.

Il n'est pas jusqu'aux restrictions de l'**usage du téléphone** qui n'aient retenu noire attention et occupé nos délibérations ; nous tâchons de faire réduire ces restrictions dans la juste mesure des

nécessités de la Défense Nationale, mais nous nous heurtons là aussi a une fin de non-recevoir, résultat inévitable de la subordination des services civils à la bureaucratie militaire.

Un décret du 29 Septembre organise le **contrôle du frêt** : C'est la main-mise de l'Etat sur la Marine Marchande, la pertubation jetée dans l'armement, la liberté complètement enlevée, tant aux chargeurs qu'aux transporteurs : il était facile de prévoir toutes les erreurs, tous les gaspillages de temps et d'argent qui en seraient la suite.

Néanmoins, nous ne protestons pas contre le principe de la mesure qui nous parait inéluctable : nous demandons des atténuations dans l'application : il nous est répondu par un appel au patriotisme et à l'esprit de sacrifice de ceux dont les intérêts sont atteints.

Il nous était difficile de ne pas nous incliner, mais nous présentons cependant au Sous-Secrétaire d'Etat de la Marine un exposé des difficultés d'éxécution qui se trouvent être dans certains cas, des impossibilités.

Dans nos protestations contre la **taxation du vin** nous sommes plus heureux : cette mesure plusieurs fois proposée fut toujours évitée.

Avouons qu'en cette matière nos efforts se doublaient de ceux de la puissante Confédération générale des Vignerons.

***

L'année 1917, si fertile en évènements, également graves, mais de conséquences diverses et souvent contraires, s'achevait, après la retraite russe, le désastre de Caporetto et la trahison des bolchevistes, au milieu des espoirs nouveaux que nous apportaient le rétablissement du front italien et la déroute des Autrichiens sur la Piave, l'entrée en campagne des tanks et l'arrivée en masse des soldats Américains.

Au cours de cette année, qui se marquait surtout pour nous

par la double crise des transports et des importations, nous avions cependant agité, et souvent résolu, un grand nombre d'autre problèmes d'ordre général et d'ordre local.

La question des **zones franches** était revenue à notre ordre du jour à la suite de résolutions votées par la C. G. V contre cette réforme et spécialement contre l'admission des vins en Zônes franches. Dans notre séance du 27 Juin nous adoptâmes une délibération qui reprenait et exposait tous les arguments pour et contre, et essayait de dire à ce sujet le dernier mot. Cette délibération fut adressée à la C. G. V., aux Chambres de Commerce du Midi Vinicole et de l'Algérie, aux Parlementaires qui s'étaient occupés de la question. Celà nous valut quelques accusés de réception, mais aucune réponse.

L'état lamentable du **Canal du Rhône à Cette** fit à plusieurs reprises l'objet de nos interventions auprès de l'administration des Ponts-et-Chaussées et du Ministère des Travaux Publics La visite que nous avait faite M. l'Inspecteur MONNET en Novembre 1916 n'avait été que l'occasion de promesses non tenues. Nous ne manquâmes pas au cours de 1917, et à toute occasion, de montrer quel préjudice énorme ces lenteurs coupables portaient à notre trafic.

L'administration avait l'excuse des difficultés de main-d'œuvre amenées par la Guerre, mais celà ne pouvait atténuer la faute commise en ne réalisant pas dans des délais raisonnables le programme de 1903.

C'est une faute inexcusable que de n'avoir pas achevé cette réfection avant que la guerre éclatât : le canal aurait pu rendre son maximum au cours des hostilités, au lieu que les travaux ont à certains moments rendu la navigation plus difficile qu'elle n'était auparavant. Dans une de nos entrevues avec le Ministre les mots de « faillite » et de « scandale » furent prononcés. Disons tout de suite qu'à cette heure encore, quoique ayant à plusieurs reprises réitéré nos plaintes et l'expression de notre indignation, nous n'avons pas vu qu'un effort vraiment sérieux ait été fait pour nous donner satisfaction : nous nous trouvons en présence d'une administration omnipotente et impassible.

Le projet de création d'un grand **port de pêche** à Cette

occupa de nombreuses séances pendant toute l'année. On sait que le Gouvernement ayant l'intention de créer des bases de pêche en haute mer décida de fixer la base de la côte méditerranéenne à Cette.

L'ordre fut donné à l'Administration des Ponts et Chaussées de faire des études de concert avec la Chambre de Commerce et après consultation des Administrations intéressées. Le projet nous fut soumis et dans notre délibération du 28 Novembre 1917 nous en approuvâmes les dispositions. Il s'agissait de creuser un port à l'est de la Jetée de Frontignan. Nous demandâmes qu'un de ses quais fut fondé à 10 mètres pour recevoir éventuellement des bateaux de commerce de grande calaison. Notre rapport, très détaillé, fut adressé à l'Administration des Travaux Publics.

Ses conclusions furent adoptées en principe.

Hélas ! Un avenir assez proche nous réservait d'amères déceptions !...

L'importance de ce projet, à la réalisation duquel nous croyions fermement à ce moment-là, ne nous empêchait pas de songer à **l'extension du port dans l'Etang de Thau**, dont nous préparions les études, et de nous occuper d'installer **l'éclairage électrique sur les quais.**

Nous étudions aussi l'acquisition de **grues roulantes** offertes par l'Etat.

Entre temps nous avions donné dans un rapport circonstancié notre avis très favorable à la constitution de **régions économiques** par le Groupement des Chambres d'une même région, selon le projet du Ministre du Commerce CLEMENTEL.

Ce fut là une de nos dernières délibérations de l'année 1917.

***

L'année 1918 devait être l'année de la Victoire. Mais au point de vue économique elle ne s'annonçait pas sous d'heureux auspices. Les transports maritimes devenaient de plus en plus difficiles, les transports terrestres plus gênés, les restrictions de la consommation plus pénibles, et celles du commerce extérieur plus serrées.

La **crise des transports** figure à l'ordre du jour de presque toutes les séances,

En Janvier votre Président, joint à une délégation du Syndicat National des vins et du Groupe viticole de la Chambre des Députés, eut plusieurs entrevues avec les Ministres du Commerce. des Transports et du Ravitaillement. Cette importante délégation recueillit l'impression que les pouvoirs publics se débattaient au milieu des plus grosses difficultés. Le transport des troupes en Italie, et des Américains qui arrivaient en nombre de plus en plus grand, imposaient à nos chemins de fer des charges considérables. L'apport de wagons et de locomotives d'Amérique ne constituait qu'un faible paliatif. Tout au plus obtinmes-nous que la réquisition des wagons-réservoirs soit opérée avec plus d'équité, et que les droits de stationnement qui venaient d'être imposés aux wagons particuliers fussent appliqués avec discernement. Nous nous tenons en contact permanent avec les Services centraux avec qui nous échangeons une active correspondance.

L'interruption du **transports des Vins d'Algérie** en France fait l'objet principal de cette correspondance. Par une singulière ironie du sort il s'est trouvé qu'alors que nous avions présenté l'année précédente un projet bien étudié pour spécialiser notre port au transit des vins algériens, les C^ies^ de Chemins de Fer et sur tout la C^ie^ P.-L.-M. semblaient intentionnellement détourner ce courant sur les ports voisins !

Les difficultés mises par l'Intendance à l'emploi des navires au départ d'Algérie aggravent la situation générale.

Sur nos pressantes démarches, l'Intendance accepte néanmoins de réserver un tiers du tonnage de chaque navire aux expéditions de vin en fixant le frèt à 100 fr. la tonne au maximum.

L'effort demandé aux **canaux** devient plus grand, mais le matériel fait défaut.

Nous obtenons que les services du Rhône reçoivent l'ordre d'enlever de Beaucaire 15.000 tonnes de vins en provenance de Cette.

Ces quelques palliatifs permettent à notre place de s'accomoder tant bien que mal, plutôt mal ! de la crise, que personne n'a plus l'espoir de voir s'atténuer, sinon à la paix.

La prohibition **d'entrée des vins d'Espagne**, qui était absolue depuis le 4 Décembre 1917, préoccupait alors les esprits.

Le Gouvernement sentait la nécessité de prendre une détermination, mais il restait sollicité par le souci d'éviter la hausse du change sur l'Espagne et celui d'éviter la hausse du vin dans les centres de consommation. Enfin, aux premiers jours de Mars, un accord intervient entre la France et l'Espagne pour l'introduction d'un contingent mensuel de 250.000 hectolitres de vins, dont 100.000 sous forme d'alcool.

Nous insistons pour que ce contingent sont réparti équitablement. Le Ministre du Ravitaillement décide alors que les Chambres de Commerce instruiront les demandes d'importation avec le concours de Commissions locales.

Nous organisâmes immédiatement des services pour la réception et l'instruction des demandes et le contrôle du versement des cautionnements exigés des importateurs. Ces services ont fonctionné jusqu'à la fin de l'année 1918, à la complète satisfaction de tous les intéressés.

***

Avec des intermittences d'ouverture et de fermeture des gares, auxquelles nous finissions par nous habituer, les transports par chemins par chemins de fer, secourus comme on le pouvatt, par les canaux, ne provoquèrent plus de réclamations trop vives.

Les évènements de la Guerre se précipitaient. C'est le traité de Brest-Litow lâchement consenti par la Russie Bolcheviste, suivi immédiatement de la furieuse attaque Allemande qui amena l'ennemi aux portes de Paris ; c'était le bombardement de la capitale par les Gothas et les Berthas. L'entrée des Alliés à Jérusalem ne suffisait certes pas à détourner nos angoisses du front français.

Le premier Avril l'attaque était maîtrisée. L'unité de commandement décidé le 26 Mars avait eu des conséquences immédiates. Mais ce n'était qu'un répit. L'attaque se renouvela le 27 Mai contre le chemin des Dames qui fut perdu. Le 4 Juin l'ennemi était de nouveau fixé.

C'est durant ces huit terribles journées que les Chambres de Commerce maritimes tenaient à Paris une Assemblée au sujet de la question de **l'Autonomie des Ports**. Et je ne saurais ou-

blier que c'est au cours d'une entrevue avec M. Claveille que nous apprîmes de sa bouche que l'ennemi n'irait pas plus loin. Et la séance continua.

La dernière attaque devait avoir lieu le 16 Juillet : c'est le 15 que **Foch** riposta par avance, et ruina définitivement les derniers espoirs de l'Allemand : nous n'avons pas oublié qu'à partir de ce jour chaque jour fut une victoire.

Les six premiers mois de 1918 marqués pour la France par de si grandes émotions nous virent occupés, en dehors des questions de transport et des prohibitions d'importations, dont nous venons d'esquisser les grandes lignes, à l'examen et à la solution d'autres questions, d'importances diverses, touchant aux intérêts généraux du Pays et aux destinées du Port de Cette, sans parler de nombreuses questions d'ordre secondaire que nous ne ferons qu'énumérer.

La question de **l'autonomie** avait fait l'objet, dès notre première séance de l'année, d'une longue délibération pour protester contre les projets de modification à la loi de 1912 : cette loi n'avait pas encore été appliquée, les Chambres de Commerce la trouvaient trop timide. Mais l'Administration dans son désir à peine dissimulé d'enrayer la réforme, profitait de la guerre et de la main-mise sur tous les rouages des ports, pour perpétuer cet état de choses, et, sous l'ironique prétexte d'en consacrer l'autonomie, pour les faire tomber sous une dépendance plus étroite qu'autrefois. Le premier projet présenté dans ce but fut repoussé par les Chambres de Commerce. C'était le troisième ou le quatrième que nous examinions dans notre entrevue avec M. le Ministre des Transports le 1er Juin. Nous conclûmes avec lui un accord sur un nouveau texte ; mais ce texte ne nous a jamais plus été proposé, noyé qu'il a été dans des remaniements de textes dont nous ne connaissons plus le compte.

Disons tout de suite qu'un projet a été enfin déposé à la Chambre des Députés, mais sans avoir été soumis à nos Compagnies, et qu'il a été adopté entre les mille autres que la Chambre expirante à votés en séries au petit bonheur.

Nous en retrouverons le texte lorsque le Sénat l'examinera.

Par une circulaire du 19 Avril M. le Ministre du Commerce nous demandait notre avis sur une modification de la **Législation**

**des Livres de Commerce**. Dans notre séance du 10 Juillet nous prenons une délibération solidement motivée en réponse au questionnaire qui nous avait été posé. Nous concluons au maintien de l'obligation des livres, telles qu'elle existe ; mais nous acceptons la suppression du visa ainsi que la faculté d'avoir plusieurs livres-journal, et nous rejetons toutes obligations nouvelles tendant à imposer un mode déterminé de comptabilité.

Le 24 Juin nous participons à la fondation de la 10me Région Economique (Montpellier) à la suite d'une séance des délégués de toutes les Chambres intéressées présidée par M. Fighiera, Directeur des Affaires commerciales au Ministère du Commerce.

Nous examinons entre temps les projets de décrets destinés à l'application de la nouvelle loi sur les **Entrepôts de Douanes** (dérogations autorisant les mélanges ; régime des pétroles et huiles lourdes)

Un projet de **Réforme des Postes et Télégraphes** fit aussi l'objet de nos délibérations.

Ce projet était trop vaste. Il prévoyait, pour après les hostilités, des réformes et des nouveautés si nombreuses qu'on ne pouvait que se demander, en étudiant les détails, comment l'administration, incapable d'assurer le fonctionnement des services existants, pourrait bien faire pour créer, mettre en marche et faire fonctionner tous les services nouveaux qu'elle proposait ! Nous répondîmes en approuvant le principe de ces améliorations, évidemment désirables, mais en insistant pour que les soins de l'Administration se portent sur le fonctionnement des services existants, notamment ceux des téléphones.

Parmi les questions d'ordre général qui sollicitèrent à cette même époque notre attention, signalons celle du **régime de l'alcool**, c'est-à-dire du mode de distribution entre les industries privilégiées des alcools réquisitionnés ; et enfin celle de l'**aménagement du Haut-Rhône**. Cette dernière question a fait l'objet d'une enquête pour laquelle M. Conche, inspecteur général de la Navigation fluviale, s'est rendu à Cette, et a pris auprès de notre Chambre d'utiles et abondants renseignements de tous ordres.

Ce nous fut d'ailleurs l'occasion de renouveler nos doléances au sujet de l'état du **Canal du Rhône** dont les travaux restaient toujours stationnaires.

M. le Ministre, ému enfin de nos plaintes trop justifiées, donna

des ordres, en Mai, pour exécuter immédiatement les améliorations indispensables pour le passage des chalands du Rhône à Cette : nous attendons encore les effets tangibles de cette injonction !

***

Sur le terrain purement local notre activité ne cessait pas de s'exercer.

La création d'un **Port de pêche** et les projets d'**extension générale du port** occupèrent plusieurs de nos séances. La première question paraissait d'ailleurs encore à cette époque en bonne voie, et nous comptions que sa mise à exécution pourrait peut-être ne pas attendre la fin de la guerre !

Hélas ! la fin de la guerre, vous le savez, est arrivée, et nous a apporté au contraire de pénibles désillusions sur ce point !

Les projets d'**extension du Port dans l'Etang de Thau** étaient, dans notre esprit, liés au port de pêche qui devait être creusé derriére la Jetée de Frontignan.

Dans notre séance du 15 Mai nous adoptâmes une très importante délibération : prenant acte de la déclaration d'utilité publique du Chenal, nous demandions l'achèvement du programme des travaux d'ouverture de l'Etang et l'extension, sur les terrains de la Pointe-Longue, de Bassins et d'un outillage public destiné à les desservir ; nous offrions à cet effet notre participation financière.

Cette délibération complétait celle que nous avions prise au sujet du Port de Pêche, et dans laquelle nous avions demandé qu'un quai comportant 2 à 4 places, soit, dans ce port, fondé à 10 mètres, afin d'y recevoir les navires de grande calaison qui jusqu'ici ne peuvent entrer dans notre port.

Nous ne perdions pas de vue pendant ce temps les améliorations de moindre importance telles que la prompte exécution du réseau **d'éclairage électrique** des quais du Bassin Maritime, et la mise en fonctionnement des **grues roulantes** que l'Etat nous donnait en location.

La **Police et la Surveillance de nos Quais** faisaient égale-

ment l'objet d'études de concert avec le Syndicat des Armateurs et Réceptionnaires du Port. Un long rapport de ce dernier fut examiné par notre Chambre ; mais cette question lui apparut une fois encore insoluble tant que l'organisation de la police resterait aux mains de l'Administration municipale, Nous décidâmes d'essayer d'obtenir que la police à Cette devienne police d'Etat comme à Marseille par exemple. Si cette réforme était réalisée, la Chambre pourrait examiner utilement les moyens de subventionner cette police pour créer une garde spéciale des quais.

***

Il est inutile de rappeler ici ce qu'a été le second semestre de 1918 : une suite ininterrompue de victoires sur tous les fronts ; une joie grandissante qui faisait presque oublier les sacrifices ; la certitude du triomphe se faisant plus grande chaque jour ; puis la réalisation de ce triomphe par étapes glorieuses : la capitulation de la Bulgarie, à la suite de la conquête de la Serbie tout entière par les Armées Serbe et Alliées. la capitulation de la Turquie qui était la conséquence de l'autre ; enfin, le 11 Novembre, la soumission complète de l'Allemagne !

Nous attendions la fin de tous nos maux de cette fin de la guerre: nous ne tardâmes pas à nous rendre compte que les maux économiques survivraient à l'horreur de la lutte sanglante. Les atteintes portées à notre régime économique en particulier, et à celui de tous les peuples, étaient trop profondes et trop étendues pour que leurs conséquences puissent disparaître avant longtemps.

Nous avions examiné dans plusieurs de nos séances quelles devraient être les mesures douanières à prendre dès la fin des hostilités pour remettre d'aplomb, pour restituer dans leur état antérieur, chacun de nos Commerces ou de nos Industries. Mais nous avions dû renoncer à formuler un ensemble coordonné des réalisations désirables.

Le traité de paix devait soulever et résoudre, outre une quantité considérable de problèmes politiques, une multitude de questions économiques ou sociales dans la solution desquelles toutes les puissances belligérantes étaient intéressées, c'est-à-dire la presque totalité

du Monde civilisé. Il fallait attendre ce traité avant de pouvoir formuler une opinion, faute d'éléments pour s'en former une.

La **Crise des Transports** au lieu de s'atténuer, s'aggrava dès l'Armistice par suite des besoins des régions libérées, du transport des troupes en pays Rhénans, et ensuite de la démobilisation.

Nous eûmes à nous occuper du **relèvement du prix de transport** présenté par les Compagnies de Chemins de fer sous la forme d'une simplification et d'une **unification de leurs tarifs** : nous protestons avec toutes lès Chambres contre ce procédé, non pas à cause du relèvement des prix qui est inévitable, étant données les circonstances et les charges nouvelles imposées aux Compagnies, mais à cause de la disparition de nombreux **prix fermes** ou **exceptionnels** qui constituaient des droits acquis par certains centres producteurs ou par certaines catégories d'industries.

Nous demandons en conséquence qu'on procède à une augmentation des tarifs avérée et patente, et qu'on ne réalise la simplification que tarif par tarif en suivant la procédure habituelle.

Cependant les transports devenant de plus en plus précaires, surtout le transports des vins, le gouvernement, sous la pression à la fois des représentants des centres de consommation et de la Confédération Générale des Vignerons, prend des mesures exceptionnelles pour assurer le ravitaillement des populations et l'enlèvement de la récolte.

Le Port de Cette se trouvait d'ailleurs à ce moment dans l'impossibilité d'expédier un seul fût, à peines quelques rares wagons-réservoirs. L'administration essaya des **Trains-Navettes** : ce système souleva des protestations unanimes et notamment de la part de notre Chambre qui fit valoir l'état d'engorgement du port par suite du stockage des vins d'Algérie immobilisés sur notre place.

Les trains-navettes ne pouvaient durer.

Sur les démarches des représentants de la C. G. V., le Ministre du Ravitaillement décida d'affecter environ 1.600 wagons par semaine à l'enlèvement des vins du Midi. Après plusieurs conférences entre le Ministre et les Délégués des Chambres de Commerce de la région, il fut décidé que ces wagons seraient distribués par les Chambres de Commerce. Nous eûmes a en distribuer 100 par semaine pour notre part.

C'est un nouveau service qu'il nous a fallu créer, et qui fonctionne encore.

Les restrictions aux importations se sont manifestées d'une façon particulièrement cuisante pour notre port lorsque la libre importation des vins d'Espagne fut décrétée, le 7 Juillet dernier, avec la condition de ne pas entrer par les ports de la Méditerranée, c'est-à-dire en fait par Cette !

On a encore présents à la mémoire les efforts que nous avons faits, et qui ont été vivement soutenus par l'opinion publique et tous les groupements économiques de notre cité, en vue de faire rapporter cette malencontreuse mesure. Un tel déni de justice ne pouvait se perpétuer en présence du mouvement très légitime d'impopularité qu'il avait soulevé : satisfaction fut accordée.

Il n'est pas inutile de rappeler ici en détail les nombreuses questions de tous ordres dont nous avons eu à nous occuper dans l'année qui s'achève : **Régime des voies de quai P.-L.-M. et Midi** ; **Dragage du Bassin du Midi** ; problème de la **main-d'œuvre** en attendant la démobilisation ; maintien des **travaux et installations de guerre** ; **Tarifs locaux du factage** des chemins de fer ; application des droits de douanes *ad valorem* aux **produits chimiques**.

A quoi il convient d'ajouter nos plaintes réitérées contre le **Service local des Postes, Télégraphes et Téléphones**. De ceci il n'est pas superflu de nous entretenir aujourd'hui : la Chambre, de guerre lasse, vient de dégager sa responsabilité auprès du public en avouant son impuissance à obtenir d'une Administration sourde et aveugle les améliorations indispensables. Puisque les objurgations les plus pressantes restent sans effet, il appartiendra à la nouvelle Chambre des modifier ses formules !

Avant de clore cette énumération, notons notre participation aux études du **Comité du Rhône**, qui réunit à Lyon des délégués de toutes les collectivités qui s'intéressent au Rhône, et qui a préparé le projet **d'Aménagement Intégral** du fleuve, soumis au Parlement. Egalement nous avons participé activement aux études de l'Office des Transports de Toulouse pour l'élaboration d'un projet **d'Aménagement des Canaux du Midi**.

Toutes ces questions ont été suivies en même temps que nous donnions tous nos soins à d'autres d'une plus haute importance pour

Cette : c'est-à-dire le **Port de Pêche**, l'exécution du **Chenal**, la préparation des projets d'**Extension dans l'Etang** ; ajoutons : le **choix de Cette par la Suisse** comme port spécial.

Il est bon de rappeler ici par quelles phases chacune de ces grandes questions a passé au cours de cette année.

Aprés plusieurs tentatives de rapprochement avec les autorités Fédérales, par l'intermédiaire de personnalités marquantes et haut placées, tant en France qu'en Suisse, nous n'avons pu obtenir des offres ou des propositions sérieuses tendant à faire de Cette un port Suisse.

La paix rétablie, la liberté des transactions revenues, il restera à Cette, du trafic qui l'a fréquenté au cours de la Guerre, ce qui doit en rester, c'est-à-dire le courant des affaires qui auront intérêt à prendre la voie de Cette.

Il n'aura certes pas été indifférent que durant la guerre un courant intense ait été dans la nécessité de prendre le chemin de notre port vers la Suisse.

Des clients forcés d'hier, certains demeureront des clients volontsires, parce qu'ils auront découvert chez nous des avantages qu'ils auraient peut-être ignorés toujours. C'est tout. Mais c'est beaucoup, et nous aurions mauvaise grâce à ne pas en apprécier l'importance. Nous comptons aussi sur la gratitude de nos amis Suisses à qui nous avons, à notre détriment, fait une place importante sur nos quais en restreignant la nôtre.

Cette sujétion qui a commencé dès 1915 et qui dure encore, du moins en partie, nous a certainement créé des titres à leur sympathie, et nous sommes assurés d'en recueillir les fruits par le maintien de certains courants d'affaires nés pendant la guerre. En celà il est certain que Cette-Port Suisse n'est pas une chimère,

Ce qui n'aurait pas dû être une chimère, et qui pourtant l'est devenu, c'est la création à Cette d'une **base de pêche** en haute mer.

Il convient de marquer en ce jour la déception profonde que nous cause l'attitude de l'Etat en cette circonstance.

Des engagements ont été pris envers nous. Ils ne sont pas tenus.

Faudrait-il croire que les projets primitifs ont été conçus à la légère et qu'il a fallu les abandonner, ou que des influences occultes

sont venues contrarier les premiers desseins ?

Quoi qu'il en soit nous pouvons nous dire frustrés. Les protestations que nous avons adressées aux Ministres contre la suppression de Cette sur la liste des ports de pêche en projet, les démarches multiples et pressantes que nous avons faites ou provoquées de la part de nos amis n'ont rien obtenu. Peut-être tout n'est-il pas perdu ? Mais **de grosses influences** mises au service d'un grand dévouement pour Cette pourront seules retourner les choses en notre faveur.

L'exécution des travaux du **chenal** n'a pu commencer encore.

L'élévation démesurée des devis qu'il faut prévoir aujourd'hui est la cause de ce retard : les intéressés hésitent devant cette augmentation de dépense, mais d'ici quelques mois ils comptent régler les conditions de l'entreprise des travaux au mieux de leurs intérêts.

Les **projets d'extension** dans l'Etang conçus depuis plus de vingt ans prennent d'ailleurs corps. Depuis un an environ M. Batard-Razelière, Inspecteur Général des Ponts et Chaussées, ancien Ingénieur de notre port, a été chargé, de concert avec le Président de notre Chambre, d'étudier les travaux qu'il convient d'exécuter au Port de Cette en vue de son développement immédiat et futur.

J'ai exposé à son intention dans un long rapport, très circonstancié, qui a eu votre approbation, les projets qui ont toujours été ceux de notre Chambre : ouverture de l'Etang, Chenal, Bassin à l'Ouest de l'entrée du Canal de Cette dans l'Etang, conquête de terrains industriels, puis creusement d'un Bassin en mer, derrière la Jetée de Frontignan, à défaut du Port de pêche, ou concurremment avec le Port de pêche.

J'ai le plaisir très grand d'apporter à la séance d'aujourd'hui le projet de rapport de M. Batard, qui conclut comme je l'avais demandé. Ce rapport que vous approuverez sans doute sera soumis au Comité que, sur notre propre demande, lors de la récente visite qu'il nous fit, M. Cels, Sous-Secrétaire d'Etat aux Travaux Publics, nous a adjoint en vue de l'élaboration du projet définitif. Il n'est pas douteux que ce Comité l'acceptera à son tour, et qu'ainsi nous pourrons bientôt obtenir du Parlement la Loi qui ordonnera ces grands travaux dont l'exécution consacrera notre extension définitive.

***

La **Notice** que nous avons publiée en 1918 sur le **Port de Cette et le Basin de l'Etang de Thau**, et que nous avons répandue dans le monde entier, aura contribué, nous en sommes certains, à faire connaître les admirables ressources de notre pays et à montrer à tous que si nous n'en avons pas encore tiré tout le parti qu'il aurait fallu, nous sommes déterminés à mettre en valeur ce riche domaine et à faire une réalité des projets qui ont pour objectif **LE PLUS GRAND CETTE !**

***

La Victoire a couronné l'héroïsme des soldats, le génie de leurs chefs, la fidélité de nos alliés : ce serait une injustice de ne pas ajouter : la confiance inébranlable et le labeur « jusqu'au bout » de ceux de l'arrière.

Pour notre part, nous pouvons être fiers de l'œuvre souvent obscure, toujours ingrate, jamais désertée, que nous avons accomplie, et avec quels moyens !

Ai-je besoin de redire que nous avons été privés dès le premier jour de nos secrétaires et du personnel de notre outillage, que dès les premiers jours, MM. Estève, notre trésorier, A. Chevalier, Castan et J. Chevallier ont été mobilisés, et puis MM. Vilar et Puel.

La mort nous a ensuite ravi notre regretté doyen M. Julien. La tenue de nos séances n'est restée possible que grâce à l'assiduité du petit nombre d'entre nous que l'âge dispensait du devoir militaire.

Néanmoins nous avons satisfait à toutes nos obligations, tant sur place que dans les nombreuses délégations à Bordeaux, à Paris, à Lyon, à Toulouse ; sans parler de Montpellier.

Ces délégations n'ont jamais été de pures réunions protocolaires.

Pendant la Guerre, on ne s'est jamais déplacé pour le simple plaisir ; on n'en avait pas le temps ; et souvent pendant les bombardements de Paris, on n'en avait guère l'envie.

Il n'est pas passé de semaine sans que nous ayons à intervenir dans des commissions, des comités, des congrès, les uns officiels, les autres d'ordre semi-privé, telles que les œuvres de guerre de toutes espèces.

Parmi ces innombrables délégations, il en est une sur laquelle il est permis d'insister ; c'est celle de la **Commission militaire du Port**.

Dès la mobilisation, l'état de siège fut proclamé, tous les pouvoirs passèrent aux mains de l'Armée.

Le Port fut dirigé par un représentant du Ministre de la guerre assisté d'un représentant du Ministre de la Marine. Ces officiers détenaient la police du port, étaient substitués aux Ingénieurs et au Capitaine du Port. Ils avaient toute autorité non seulement sur les services publics mais sur tous les usagers du port.

Ce régime, fait pour durer quelques mois, fut nécessairement transformé. Il le fut à plusieurs reprises au cours de la Guerre. Un officier supérieur de Marine fut nommé commandant du port et fut assisté d'une commission dite «militaire», mais qui, heureusement, comprenait, non seulement des militaires mais aussi des civils, dont le Président de la Chambre de Commerce ou son délégué.

Cette Commission devait tenir des conférences périodiques avec les chefs des services civils. Il faut se féliciter de ce que cette organisation ait été ainsi conçue, et aussi de l'esprit très large avec lequel l'ont dirigé les commandants qui se sont succédés dans cette charge.

L'action de la Chambre de Commerce s'est fait sentir d'une façon permanente dans ces conseils du Port. C'est que nous n'avons jamais manqué une seule de ces conférences d'abord hebdomadaires et pendant plusieurs mois quotidiennes. Presque journellement nous sommes intervenus dans ses travaux. Nous y avons d'ailleurs toujours rencontré la meilleure grâce et le plus confiant accueil ; nos avis, et même nos conseils, dans la plupart des cas touchant au fonctionnement proprement dit du port et de son outillage, ont été écoutés et suivis. Il faut qu'on sache que grâce à cette collaboration constante et loyale nous avons pu avec les moyens réduits que l'on sait, assurer sans à-coups, sans heurts, sans soulever de réclamations, la réception, le stockage et l'acheminement d'un trafic double de notre trafic normal.

Nous savons qu'en haut lieu on a remarqué que le fonctionnement du port de Cette a été peut-être celui dont on a eu le plus à se louer ; puisse cette constatation nous servir lorsqu'il s'agira de nous accorder les crédits nécessaires à notre extension ! souhaitons qu'on s'en souvienne alors !

***

Mes chers Collègues, je me suis efforcé en cette revue, de condenser aussi complètement que possible l'œuvre commune que nous avons accomplie dans une étroite et cordiale collaboration.

Il ne faut pas juger notre œuvre aux résultats apparents. Il faut la juger surtout d'après les résultats journaliers de cette longue et pénible étape, et retenir que l'action de la Chambre de Commerce de Cette s'est manifestée au jour le jour le plus souvent de la façon la plus efficace. Ce fut en tout cas l'œuvre d'une collectivité unie et agissante profondément pénétrée de ses devoirs. Je vous dois, mes chers Collègues cet hommage, et il est doux de vous le présenter aujourd'hui.

Je voudrais pouvoir terminer sur des paroles de joie : il n'est pas possible.

Nous ne pouvons oublier les 1.500.000 morts, les 1.500.000 mutilés, les souillures de l'ennemi, notre labeur passé et les beautés léguées par nos pères transformés en ruines !

Je saluerai donc les morts, et parmi les nôtres : Encontre que nous ne connûmes que pour avoir à le regretter.

J'adresserai aux combattants survivants l'hommage de notre immense reconnaissance.

Je dirai aux autres : « continuons à travailler ! » ; et à tous : « confiance dans les destins de Cette, notre petite patrie, et dans les destins de la grande Patrie, la France victorieuse ! ».

---

M. Giocanti, Vice-Président prend la parole :

« Mon Cher Président, je suis certainement l'interprête de tous nos Collègues en vous adressant nos félicitations et nos remerciements pour le remarquable exposé que nous venons d'entendre et que vous nous avez lu avec tant de chaleur et d'émotion.

Vous avez suivi pas à pas et avec fidélité la marche des travaux de notre Chambre.

Je ne vous ferai qu'un reproche : c'est d'avoir parlé avec trop de modestie de votre rôle qui fut cependant toujours celui du chef le plus actif dans toutes les questions.

L'exposé ne pouvait évidemment que nous montrer spectateurs trop souvent impuissants des évènements des tragiques années de guerre et de leurs conséquences. Impuissants, malheureusement, mais non pas inattentifs ou négligents.

Nous pouvons nous rendre cette justice que nous avons constamment étudié avec une application tenace toutes les questions économiques et commerciales d'intérêt général ou local.

Nous avons fait ce que nous pouvions.

Nous souhaitons que nos successeurs qui pourront travailler dans l'heureuse atmosphère de la Paix victorieuse puissent faire mieux pour l'avenir de notre Port.

Je vous propose Messieurs d'ordonner l'impression du rapport de notre Président en une brochure spéciale que nous distribuerons ».

*La Chambre à l'unanimité adopte cette proposition.*

IMPRIMERIE SIDOBRE & GABAREL, 5, RUE NATIONALE

UNIVERSITY OF ILLINOIS LIBRARY

JAN 31 1920